



⑬ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 199 42 360 A 1**

⑤① Int. Cl. 7:
E 05 B 65/32

②① Aktenzeichen: 199 42 360.1
②② Anmeldetag: 4. 9. 1999
④③ Offenlegungstag: 5. 4. 2001

DE 199 42 360 A 1

⑦① Anmelder:
Kiekert AG, 42579 Heiligenhaus, DE

⑦④ Vertreter:
Andrejewski und Kollegen, 45127 Essen

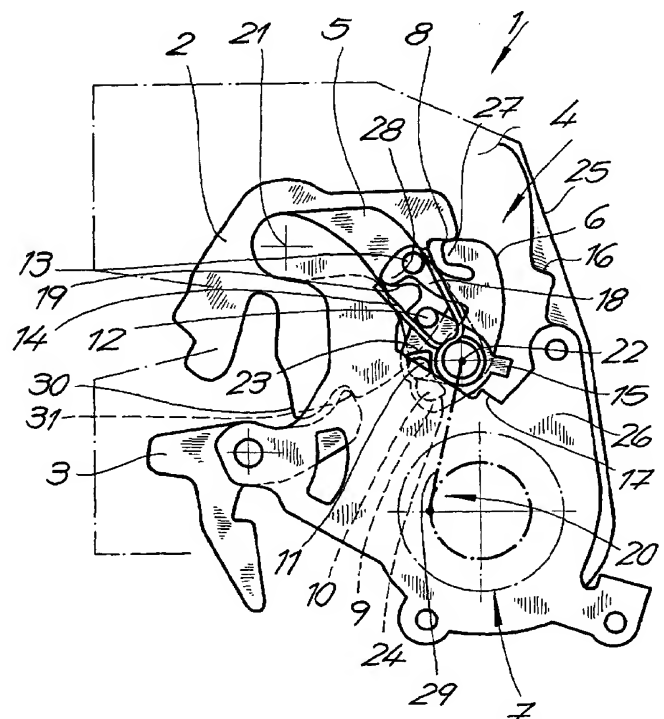
⑦② Erfinder:
Gruhn, Klaus, 41236 Mönchengladbach, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤④ **Kraftfahrzeugtürverschluß**

⑤⑦ Es handelt sich um einen Kraftfahrzeugtürverschluß mit einer Zuziehhilfe für die Drehfalle. Die Zuziehhilfe weist eine Schwinge mit einer Zuziehklinke auf und ist elektromotorisch angetrieben. Auf der Schwinge ist ferner ein Umsteuerglied gelagert. Das Umsteuerglied und die Zuziehklinke sind von einer Schenkelfeder beaufschlagt. Der Antrieb für die Zuziehhilfe weist einen Kurbeltrieb auf, der auf die Schwinge mit der Zuziehklinke und dem Steuerglied arbeitet sowie durch Totpunktüberföhrung eine Richtungsumkehr der Federwirkung der Schenkelfeder auf die Zuziehklinke bewirkt. Auf diese Weise wird erreicht, daß bei einer Kombination von elektromotorischer Zuziehhilfe und elektromotorischer Öffnungshilfe für die Sperrklinke die Zuziehklinke bereits außer Eingriff mit der Drehfalle ist, bevor die Sperrklinke elektromotorisch ausgehoben wird.



DE 199 42 360 A 1

Die Erfindung betrifft einen Kraftfahrzeugtürverschluß, mit zumindest einer Drehfalle, einer Sperrklinke und einer Schloßmechanik mit einer Zuziehhilfe für die Drehfalle, wobei die Zuziehhilfe eine Schwinge mit einer schwenkbar gelagerten Zuziehklinke und mit einem elektromotorischen Antrieb für die Schwinge mit der Zuziehklinke aufweist, welche zum Überführen der Drehfalle aus einer Vorraststellung oder einer Zwischenstellung in eine Hauptraststellung gegen eine Angriffsfläche an der Drehfalle einfällt und bei eingeschaltetem Antrieb die Drehfalle in die Hauptraststellung überführt.

Es ist ein derartiger Kraftfahrzeugtürverschluß bekannt, bei welchem die Zuziehhilfe einen Antriebsmotor und einen vom Antriebsmotor zur Drehfalle geführten Kraftübertragungszug umfaßt. In diesem Kraftübertragungszug ist eine manuelle ausrastbare Kupplung angeordnet, welche stets direkt mit dem Türaußengriff des betreffenden Kraftfahrzeugtürverschlusses als Betätigungselement verbunden und jederzeit durch Betätigung des Türaußengriffes ausrastbar ist (vgl. DE 38 36 771). Neben einer solchen elektromotorischen Zuziehhilfe kennt man auch eine elektromotorische Öffnungshilfe für die Sperrklinke (vgl. DE 195 30 726). In diesem Fall wird der Elektromotor aufgrund eines Öffnungssignals bestromt, welches beispielsweise am Türaußengriff erzeugt wird. Eine manuelle Außenbetätigungskette existiert entweder gar nicht oder soll nur bei Notbetätigung wirksam sein. Grundsätzlich bewirkt eine solche elektromotorische Öffnungshilfe, daß die Betätigung des betreffenden Türgriffes verhältnismäßig leicht ist, da nur dessen Rückstellfeder ausgelenkt werden muß und sich eine Betätigung der zugehörigen Schloßmechanik erübrigt.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Kraftfahrzeugtürverschluß der eingangs beschriebenen Ausführungsform zu schaffen, bei dem die Zuziehklinke bereits außer Eingriff mit der Drehfalle ist, bevor die Sperrklinke ausgehoben wird, und zwar insbesondere dann, wenn eine elektromotorische Zuziehhilfe für die Drehfalle mit einer elektromotorischen Öffnungshilfe für die Sperrklinke kombiniert wird.

Diese Aufgabe löst die Erfindung bei einem gattungsgemäßen Kraftfahrzeugtürverschluß dadurch, daß auf der Schwinge ein Umsteuerglied mit einem Langloch gelagert ist und die Schwinge mit einem Steuerzapfen in das Langloch eingreift oder umgekehrt, daß das Umsteuerglied und die Zuziehklinke jeweils einen Zapfen für eine der beiden Zapfen beaufschlagende Schenkelfeder aufweist, daß das Umsteuerglied einen Ansatz aufweist, der wechselweise mit zwei voneinander distanzierten Anschlägen zusammenwirkt, daß die Zuziehklinke einen Ausleger aufweist, der mit einem Anschlag zumindest bei der Angriffsfläche der Drehfalle freigegebender Zuziehklinke zusammenwirkt, und daß der Antrieb einen Kurbeltrieb aufweist, der auf die Schwinge mit der Zuziehklinke und dem Umsteuerglied arbeitet und im Zuge der Totpunktüberführung eine Richtungsumkehr der Federwirkung der Schenkelfeder auf die Zuziehklinke bewirkt. Umgekehrt meint im Rahmen der Erfindung, daß auch die Schwinge ein Langloch aufweisen kann und das Umsteuerglied mit einem Steuerzapfen in dieses Langloch eingreift. – Diese Maßnahmen der Erfindung haben zur Folge, daß die Wirkungsrichtung der die Zuziehklinke beaufschlagenden Schenkelfeder umgekehrt wird, nachdem der Zuziehvorgang abgeschlossen ist, also die Drehfalle die Hauptrast-Position erreicht hat. Erst nachdem die Drehfalle wieder die Offen-Position angenommen hat, wird die Wirkungsrichtung der Schenkelfeder wieder umgekehrt, und zwar in Richtung Drehfalle, folglich ist dann die

Zuziehklinke wieder in Richtung Drehfalle federbelastet. Dabei kann im Rahmen der Erfindung anstelle der Schenkelfeder auch jede andere Feder Verwendung finden, deren Wirkungsrichtung umsteuerbar ist und welche das Umsteuerglied mit der Zuziehklinke verbindet. Jedenfalls ist sichergestellt, daß die Zuziehklinke aufgrund der wechselnden Wirkungsrichtung der Schenkelfeder bereits außer Eingriff mit der Drehfalle ist, bevor die Sperrklinke ausgehoben wird. Das gilt insbesondere für einen Winkelweg des Kurbeltriebs zwischen vollständig zugezogener Drehfalle und vollständig geöffneter Drehfalle. Auf diese Weise wird ein Blockieren der Drehfalle vermieden. Unabhängig davon kann sich der erfindungsgemäße Kraftfahrzeugtürverschluß aber auch in einem Funktionszustand befinden, bei dem die Zuziehklinke während des Zuziehens in Eingriff mit der Drehfalle ist. Dann wird jedoch die elektromotorische Öffnungshilfe – soweit vorhanden – unterbunden, beispielsweise dadurch, daß von der Steuerelektronik ein entsprechendes Bediensignal zum Öffnen nicht in die entsprechende Motorbestromung umgesetzt wird. Während des Zuziehens ist vielmehr nur eine manuelle Notbetätigung möglich. Weitere erfindungswesentliche Merkmale sind im folgenden aufgeführt. So können einerseits die Schwinge und die Drehfalle die gleiche Drehachse aufweisen, können andererseits die Zuziehklinke und das Umsteuerglied die gleiche Schwenkachse auf der Schwinge aufweisen. Dadurch wird eine kompakte und funktionsgerechte Bauweise verwirklicht, die leichtgängig arbeitet. Das Umsteuerglied kann als Rasthebel mit einem bogenförmigen Langloch ausgebildet sein, dessen Radius von der Schwenkachse des Umsteuergliedes ausgeht, und welches im Bereich der Langlochen-Rastsitze für die Steuerzapfen der Schwinge aufweist, so daß die Schwinge in ihren Funktionsstellungen wohldefinierte Positionen einnimmt, wenn nämlich der Steuerzapfen in den einen oder anderen Rastsitz des Langloches des Umsteuergliedes eingefallen ist. Insoweit werden zugleich auch wohldefinierte Funktionsstellungen für die Zuziehklinke auf der Schwinge erreicht. Vorzugsweise befindet sich der Ansatz an dem Umsteuerglied auf der dem Langloch gegenüberliegenden Seite, so daß für die Umsteuerung des Umsteuergliedes bzw. Rasthebels ein besonders wirksamer Hebelarm zur Verfügung steht. Die Anschläge für den Ansatz an dem Umsteuerglied sind einerseits von dem Schloßgehäuse, andererseits von einer Lagerplatte in dem Schloßgehäuse gebildet. Die Lagerplatte dient zur Lagerung verschiedener Elemente der Schloßmechanik und verstärkt das Schloßgehäuse.

Weiter sieht die Erfindung vor, daß die Zuziehklinke eine Nase aufweist, die mit der Angriffsfläche der Drehfalle zusammenwirkt, also besonders funktionsgerecht gegen die Angriffsfläche der Drehfalle einfällt und diese freigibt. Zweckmäßigerweise trägt der Ausleger der Zuziehklinke den von der Schenkelfeder beaufschlagten Zapfen. Ferner weist der Ausleger erfindungsgemäß einen Finger zum Hintergreifen oder Übergreifen des der Zuziehklinke zugeordneten Anschlages auf. Dieser Anschlag befindet sich ebenfalls an der Lagerplatte. – Die Schenkelfeder kann als U-förmige Feder ausgebildet sein, deren U-Schenkel die Zapfen an dem Umsteuerglied und an der Zuziehklinke umgreifen bzw. dagegen anliegen. Im übrigen ist die Schenkelfeder mit ihrer U-Basis im Bereich der Schwenkachsen für das Umsteuerglied und die Zuziehklinke angeordnet.

Der von dem elektromotorischen Antrieb bzw. Elektromotor angetriebene Kurbeltrieb ist mit einem Kurbelarm im Bereich der Schwenkachse für das Umsteuerglied und die Zuziehklinke an der Schwinge angelenkt.

Im folgenden wird die Erfindung anhand einer lediglich ein Ausführungsbeispiel darstellenden Zeichnung näher er-

läutert. Es zeigen:

Fig. 1 teilweise einen erfindungsgemäßen Kraftfahrzeugtürverschluß in schematischer Darstellung bei in Vorrast befindlicher Drehfalle,

Fig. 2 den Gegenstand nach **Fig. 1** nach Betätigung der Schwinge durch den Kurbeltrieb entgegen Uhrzeigersinn derart, daß die Sperrklinke in die Hauptrast der Drehfalle einfallen kann,

Fig. 3 den Gegenstand nach **Fig. 2** bei weiter betätigtem Kurbeltrieb nach Überfahren des oberen Totpunktes bis in Parkposition und gegen die Hauptrast der Drehfalle anliegender Sperrklinke,

Fig. 4 den Gegenstand nach **Fig. 3** zu Beginn des Zuziehvorganges, nachdem der Kurbeltrieb seinen unteren Totpunkt überfahren hat,

Fig. 5 eine abgewandelte Ausführungsform des Gegenstandes nach **Fig. 1**, bei welcher sich die Sperrklinke in der Hauptrast der Drehfalle befindet und die Vorrast der Drehfalle identisch mit der Angriffsfläche für die Zuziehklinke ist,

Fig. 6 den Gegenstand nach **Fig. 5** in Rückansicht.

In den Figuren ist schematisch und teilweise ein Kraftfahrzeugtürverschluß **1** dargestellt, der zumindest eine Drehfalle **2**, eine mit der Drehfalle **2** zusammenwirkende Sperrklinke **3** und eine Schloßmechanik mit einer elektromotorischen Zuziehhilfe **4** für die Drehfalle **2** aufweist. Die Zuziehhilfe **4** besitzt eine schwenkbar gelagerte Schwinge **5** mit einer auf der Schwinge **5** schwenkbar gelagerten Zuziehklinke **6** und einem elektromotorischen Antrieb **7** für die Schwinge **5** mit der Zuziehklinke **6**. Die Zuziehklinke **6** fällt zum Überführen der Drehfalle **2** aus einer Vorraststellung in eine Hauptraststellung gegen eine Angriffsfläche **8** an der Drehfalle **2** ein und überführt die Drehfalle **2** bei eingeschaltetem Antrieb **7** in die Hauptraststellung. Auf der Schwinge **5** ist ferner ein Umsteuerglied **9** mit einem Langloch **10** gelagert. Die Schwinge **5** greift mit einem Steuerzapfen **11** in das Langloch **10** ein. Das Umsteuerglied **9** und die Zuziehklinke **6** weisen jeweils einen Zapfen **12**, **13** für eine die beiden Zapfen **12**, **13** beaufschlagende Schenkelfeder **14** auf. Insoweit handelt es sich also um federschenkelbeaufschlagte Zapfen **12**, **13**. Auf diese Weise sind das Umsteuerglied **9** und die Zuziehklinke **6** über die Schenkelfeder **14** miteinander verbunden. Das Umsteuerglied **9** weist einen Ansatz **15** auf, der wechselweise mit zwei voneinander distanzierten Anschlägen **16**, **17** zusammenwirkt, also in Abhängigkeit von der Schwenkbewegung des Umsteuergliedes **9** gegen den einen **16** oder gegen den anderen Anschlag **17** arbeitet. Die Zuziehklinke **6** weist einen Ausleger **18** auf, der mit einem Anschlag **19** zumindest bei der Angriffsfläche **8** der Drehfalle **2** freigebende Zuziehklinke **6** zusammenwirkt. Der elektromotorische Antrieb **7** besitzt einen Kurbeltrieb **20**, der auf die Schwinge **5** mit der Zuziehklinke **6** und dem Umsteuerglied **9** arbeitet und auf dem Wege der Totpunktüberführung eine Richtungsumkehr der Federwirkung der Schenkelfeder **14** auf die Zuziehklinke **6** bewirkt.

Die Schwinge **5** und die Drehfalle **2** besitzen die gleiche Drehachse **21**. Die Zuziehklinke **6** und das Umsteuerglied **9** weisen auf der Schwinge **5** eine gleiche Schwenkachse **22** auf. Nach dem Ausführungsbeispiel ist das Umsteuerglied **9** als Rasthebel mit einem bogenförmigen Langloch **10** ausgebildet, dessen Radius von der Schwenkachse **22** des Umsteuergliedes **9** ausgeht. Das Langloch **10** weist im Bereich der Langlochenden **23**, **24** Rastsitze für den darin wechselweise einfallenden Steuerzapfen **11** der Schwinge **5** auf. Der Ansatz **15** an dem Umsteuerglied **9** befindet sich auf der dem Langloch **10** gegenüberliegenden Seite. Die Anschläge **16**, **17** für den Ansatz **15** sind einerseits vom Schloßgehäuse **25**, andererseits von einer Lagerplatte **26** in dem Schloßgehäuse

25 gebildet. – Die Zuziehklinke **6** weist eine Nase **27** auf, die mit der Angriffsfläche **8** an der Drehfalle **2** zusammenwirkt. Der Ausleger **18** der Zuziehklinke **6** trägt den von der Schenkelfeder **14** beaufschlagten Zapfen **13**. Der Ausleger **18** besitzt einen Finger **28** zum Hintergreifen oder Übergreifen des zugeordneten Anschlages **19**, der sich an der Lagerplatte **26** befindet.

Die Schenkelfeder **14** ist nach dem Ausführungsbeispiel als U-förmige Feder ausgebildet, deren U-Schenkel die Zapfen **12**, **13** an dem Umsteuerglied **9** und an der Zuziehklinke **6** umgreifen. – Der Kurbelantrieb **20** ist mit einem Kurbelarm **29** im Bereich der Schwenkachse **22** für das Umsteuerglied **9** und die Zuziehklinke **6** an der Schwinge **5** angelenkt.

In den **Fig. 1** bis **4** ist der Ablauf eines Zuziehvorganges dargestellt.

In **Fig. 1** ist die Zuziehklinke **6**, die zu diesem Zeitpunkt und in dieser Position in Richtung Drehfalle **2** von der Schenkelfeder **14** belastet ist, in die korrespondierende Angriffsfläche **8** an der Drehfalle **2** eingefallen. Die Drehfalle **2** befindet sich in Vorraststellung. Die Schwinge **5** mit dem Umsteuerglied **9** und der Zuziehklinke **6** wird durch den Kurbeltrieb **20** des elektromotorischen Antriebs **7**, der nur angedeutet ist, entgegen Uhrzeigersinn angetrieben, bis der in **Fig. 2** dargestellte Überhub erreicht wird. In dieser Situation kann die Sperrklinke **3** in die Hauptrast **30** der Drehfalle **2** einfallen, während der Kurbeltrieb **20** seinen oberen Totpunkt OT erreicht hat. Kurz bevor der obere Totpunkt OT erreicht worden ist, schlägt der Ansatz **15** des Umsteuergliedes **9** an dem gehäuseseitigen Anschlag **16** an. Da die Lagerstelle bzw. Schwenkachse **22** des Umsteuergliedes **9** in der Zeichnung noch weiter nach oben wandert, wird das Umsteuerglied **9** im Uhrzeigersinn verschwenkt. Ein Vergleich der **Fig. 1** und **2** macht deutlich, daß das bogenförmige Langloch **10** des Umsteuergliedes **9** den Steuerzapfen **11** auf der Schwinge **5** vorher mit dem oberen rastsitzartigen Langlochende **23** umfaßt und nachher mit dem unteren rastsitzartigen Langlochende **24**. Da die Zuziehklinke **6** in dieser Situation noch gegen die Angriffsfläche **8** der Drehfalle **2** drückt, bestehen zwischen der Zuziehklinke **6** und der Angriffsfläche **8** Reibkräfte, die größer als die Federkraft der Schenkelfeder **14** bzw. des betreffenden Federschenkels sind, wenn die Schenkelfeder **14** – wie in **Fig. 2** dargestellt – gespreizt wird. Nach Überwinden des oberen Totpunktes OT des Kurbeltriebes **20** entfernt sich die Zuziehklinke **6** von der Drehfalle **2** nach unten und die Reibkräfte zwischen Zuziehklinke **6** und Angriffsfläche **8** werden in zunehmendem Maße kleiner. Schließlich wird die Zuziehklinke **6** durch die vorgespannte Schenkelfeder **14** bzw. den betreffenden Federschenkel von der Drehfalle **2** fortgeschwenkt, wie das in **Fig. 3** dargestellt ist. Die in ihrer Öffnungsrichtung federkraftbeaufschlagte Drehfalle **2** kommt dadurch mit ihrer Hauptrast **30** zur Anlage an der Sperrklinke **3**. Der elektromotorische Antrieb **7** bzw. Kurbeltrieb **20** nimmt nach **Fig. 3** eine Parkposition P ein, bis die Drehfalle **2** das nächste Mal geöffnet wird. Das wird durch nicht dargestellte Positionssensoren erkannt. Diese Parkposition P des Kurbeltriebes **20** kann zwischen den in den **Fig. 3** und **4** gezeigten Positionen liegen. Es ist vorteilhaft, die Parkposition P nach **Fig. 3** zu wählen, da dann keine Motorgeräusche mehr zu hören sind, nachdem die Fahrzeugtür vollständig geschlossen wurde.

Nach **Fig. 4** ist der elektromotorische Antrieb **7** erneut bestrahlt worden. Das Signal dazu kommt von nicht dargestellten Positionssensoren, die erkennen, daß die Fahrzeugtür geöffnet ist. In diesem Fall wird die Schwinge **5** in der Zeichnung weiter nach unten gezogen. Bevor der Kurbeltrieb **20** seinen unteren Totpunkt UT erreicht, kommt der Ansatz **15** am Umsteuerglied **9** zur Anlage gegen den An-

schlag 17 an der Lagerplatte 26. Mit Überschreiten des unteren Totpunktes UT verschwenkt das Umsteuerglied 9 entgegen Uhrzeigersinn. Das obere Langlochende 23 des bogenförmigen Langloches 10 nimmt wieder den Steuerzapfen 11 der Schwinge 5 auf. Der Kurbeltrieb 20 überschreitet noch einen Winkel von beispielsweise 45° bevor er gestoppt wird. Der Ausleger 18 der Zuziehklinke 6 bzw. der Finger 28 an dem Ausleger 18 hintergreift oder übergreift den zugeordneten Anschlag 19 an der Lagerplatte 26 derart, daß die Zuziehklinke 6 in dieser Situation nicht in Richtung Drehfalle 2 verschwenkt werden kann. Da jedoch das Umsteuerglied 9 bereits zwangsweise in Richtung Drehfalle 2 verschwenkt worden ist, sind die beiden Federschenkel der Schenkelfeder 14 wieder gespreizt worden. Die vollständig geöffnete Position der Drehfalle 2 ist in Fig. 4 nicht dargestellt worden, sondern bereits der Beginn des Zuziehvorganges. Dieser beginnt, wenn die Sperrklinke 3 gerade in die Vorrast 31 eingefallen ist, was wiederum durch nicht dargestellte Positionssensoren erkannt und von der Steuerelektronik in ein entsprechendes Signal für den elektromotorischen Antrieb 7 umgesetzt wird. Mit der Aufwärtsbewegung der Schwinge 5 wird die Blockade oder Reibung zwischen dem Ausleger 18 bzw. seinem Finger 28 und dem Anschlag 19 an der Lagerplatte 26 – folglich zwischen Zuziehklinke 6 und Lagerplatte 26 – aufgehoben. Die vorgespannte Schenkelfeder 14 bzw. der entsprechende Federschenkel bringt die Zuziehklinke 6 bzw. ihre Nase 27 zur Anlage gegen die Angriffsfläche 8 an der Drehfalle 2. Der weitere Verlauf des Zuziehens ist in Fig. 1 dargestellt.

Bei der abgewandelten Ausführungsform nach den Fig. 5 und 6 ist eine elektromotorische Zuziehhilfe verwirklicht, die ebenfalls eine um den Drehpunkt der Drehfalle 2 drehende Schwinge 5 aufweist, auf welcher die Zuziehklinke 6 drehbar gelagert ist. Dort ist die Federkraft stets auf die Drehfalle 2 gerichtet. Neben der Drehfalle 2, der Sperrklinke 3 und der Zuziehklinke 6 ist nur noch ein Betätigungshebel 32 für die Zuziehklinke 6 zu erkennen, während die Schwinge 5 lediglich durch eine Linie angedeutet ist. In diesem Fall ist die Vorrast 31 der Drehfalle identisch mit der Angriffsfläche 8 für die Zuziehklinke 6. Das bedeutet, daß bei diesem Ausführungsbeispiel nach dem Zuschlagen der Fahrzeugtür die Sperrklinke 3 bereits die Vorrast 31 verlassen hat und die Drehfalle 2 zwischen der Hauptrast 30 und der Vorrast 31 anliegt. Durch einen Positionssensor wird das Einfallen der Zuziehklinke 6 in die Vorrast 31 erkannt und der Zuziehvorgang gestartet. Er ist dann abgeschlossen, wenn die Sperrklinke 3 sich in der Hauptrast 30 befindet, wie in den Fig. 5 und 6 dargestellt. Außerdem ist dort der Antrieb weitergefahren bzw. zurückgefahren, so daß sich die Zuziehklinke 6 in ihrer Ausgangsposition für den Zuziehvorgang befindet.

Der erfindungsgemäße Kraftfahrzeugtürverschluß weist vorzugsweise auch eine elektromotorische Öffnungshilfe für die Sperrklinke auf. Diese Öffnungshilfe ist jedoch aus Gründen der Vereinfachung nicht dargestellt.

Patentansprüche

1. Kraftfahrzeugtürverschluß mit zumindest einer Drehfalle, einer Sperrklinke und einer Schloßmechanik mit einer Zuziehhilfe für die Drehfalle, wobei die Zuziehhilfe eine Schwinge mit einer schwenkbar gelagerten Zuziehklinke und einem elektromotorischen Antrieb für die Schwinge mit der Zuziehklinke aufweist, welche zum Überführen der Drehfalle aus einer Vorraststellung oder einer Zwischenstellung in eine Hauptraststellung gegen eine Angriffsfläche an der Drehfalle einfällt und bei eingeschaltetem Antrieb die Drehfalle

- in die Hauptraststellung überführt, **dadurch gekennzeichnet**, daß auf der Schwinge (5) ein Umsteuerglied (9) mit einem Langloch (10) gelagert ist und die Schwinge (5) mit einem Steuerzapfen (11) in das Langloch (10) eingreift oder umgekehrt, daß das Umsteuerglied (9) und die Zuziehklinke (6) jeweils einen Zapfen (12, 13) für eine die beiden Zapfen beaufschlagende Schenkelfeder (14) aufweist, daß das Umsteuerglied (9) einen Ansatz (15) aufweist, der wechselweise mit zwei voneinander distanzierten Anschlägen (16, 17) zusammenwirkt, daß die Zuziehklinke (6) einen Ausleger (18) aufweist, der mit einem Anschlag (19) zumindest bei der Angriffsfläche der Drehfalle (2) freigegebender Zuziehklinke (6) zusammenwirkt, und daß der Antrieb (7) einen Kurbeltrieb (20) aufweist, der auf die Schwinge (5) mit der Zuziehklinke (6) und dem Umsteuerglied (9) arbeitet und im Zuge der Totpunktüberführung eine Richtungsumkehr der Federwirkung der Schenkelfeder (14) auf die Zuziehklinke (6) bewirkt.
2. Kraftfahrzeugtürverschluß nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Schwinge (5) und die Drehfalle (2) die gleiche Drehachse (21) aufweisen.
 3. Kraftfahrzeugtürverschluß nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Zuziehklinke (6) und das Umsteuerglied (9) die gleiche Schwenkachse (22) auf der Schwinge (5) aufweisen.
 4. Kraftfahrzeugtürverschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Umsteuerglied (9) als Rasthebel mit einem bogenförmigen Langloch (10) ausgebildet ist, dessen Radius von der Schwenkachse (22) des Umsteuergliedes (9) ausgeht, und welches im Bereich der Langlochenden (23, 24) Rastsitze für den Steuerzapfen (11) der Schwinge (5) aufweist.
 5. Kraftfahrzeugtürverschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Schwinge (5) ein bogenförmiges Langloch aufweist, welches im Bereich der Langlochenden Rastsitze für einen Steuerzapfen an dem Umsteuerglied (9) besitzt.
 6. Kraftfahrzeugtürverschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß sich der Ansatz (15) an dem Umsteuerglied (9) auf der dem Langloch (10) gegenüberliegenden Seite befindet.
 7. Kraftfahrzeugtürverschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Anschläge (16, 17) für den Ansatz (15) einerseits vom Schloßgehäuse (25), andererseits von einer Lagerplatte (26) in dem Schloßgehäuse (25) gebildet sind.
 8. Kraftfahrzeugtürverschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Zuziehklinke (6) eine Nase (27) aufweist, die mit der Angriffsfläche (8) an der Drehfalle (2) zusammenwirkt.
 9. Kraftfahrzeugtürverschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Angriffsfläche an der Drehfalle (2) von deren Vorrast (31) oder einer davon separaten Angriffsfläche (8) gebildet ist.
 10. Kraftfahrzeugtürverschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Ausleger (18) der Zuziehklinke (6) den von der Schenkelfeder (14) beaufschlagten Zapfen (13) trägt.
 11. Kraftfahrzeugtürverschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß der Ausleger (18) einen Finger (28) zum Hintergreifen oder Übergreifen des zugeordneten Anschlages (19) aufweist und sich dieser Anschlag (19) an der Lagerplatte (26) befindet.
 12. Kraftfahrzeugtürverschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die

Schenkelfeder (14) als U-förmige Feder ausgebildet ist, deren U-Schenkel die Zapfen (12, 13) an dem Umsteuerglied (9) und an der Zuziehklinke (6) umgreifen. 13. Kraftfahrzeugtürverschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß der Kurbeltrieb (20) mit einem Kurbelarm (29) im Bereich der Schwenkachse (22) für das Umsteuerglied (9) und die Zuziehklinke (6) an der Schwinge (5) angelenkt ist. 5

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

- Leerseite -

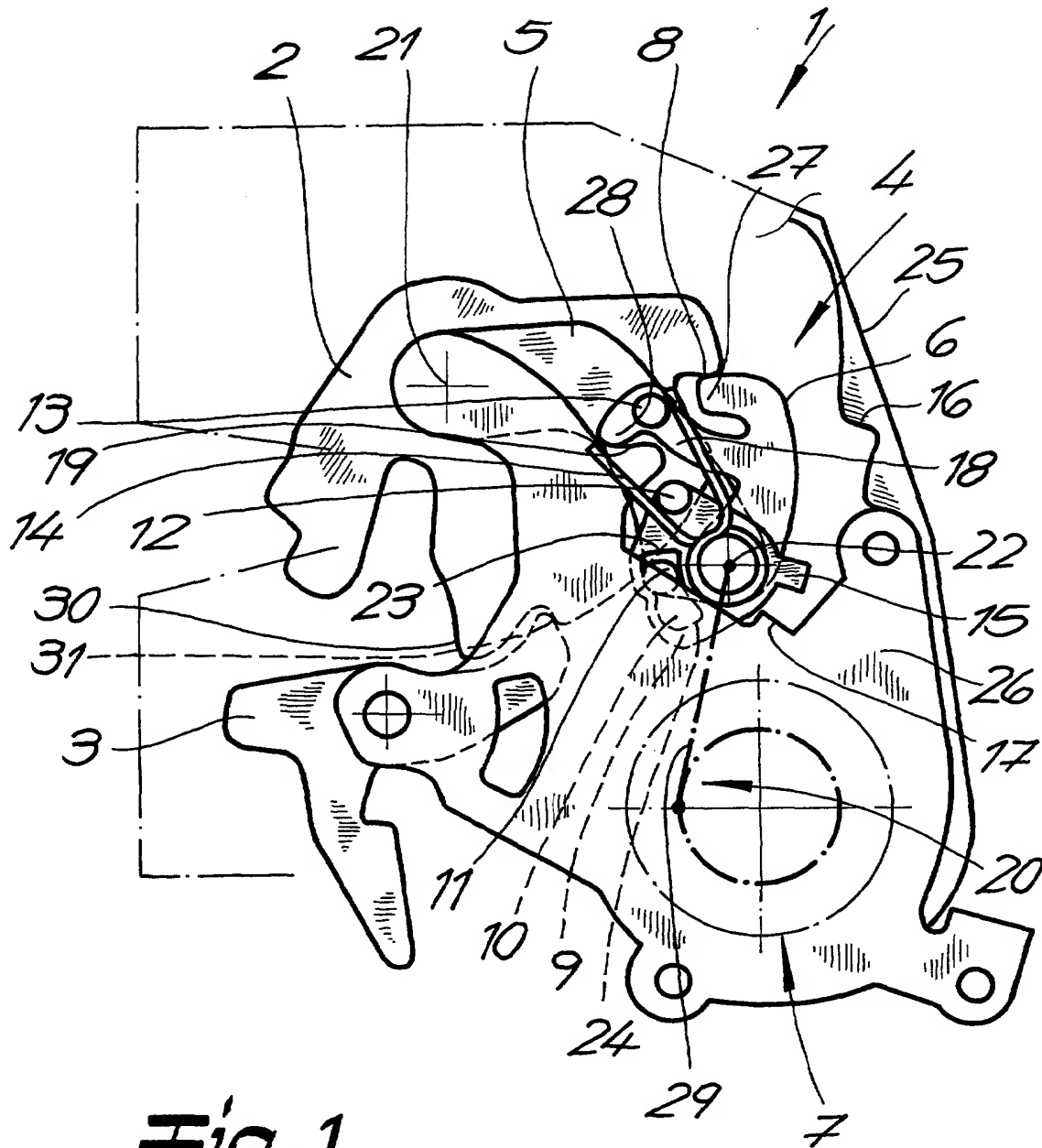


Fig. 1

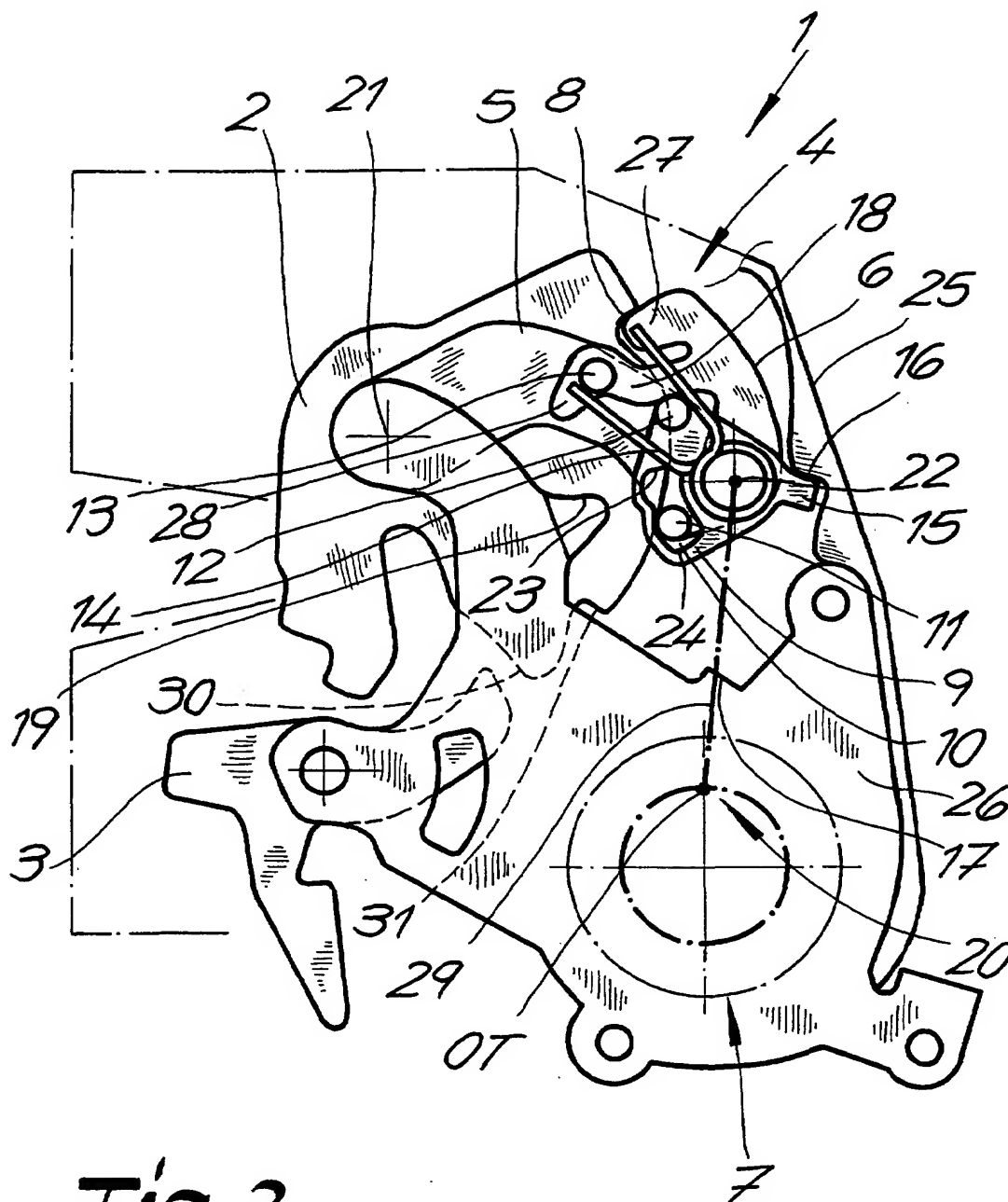


Fig. 2

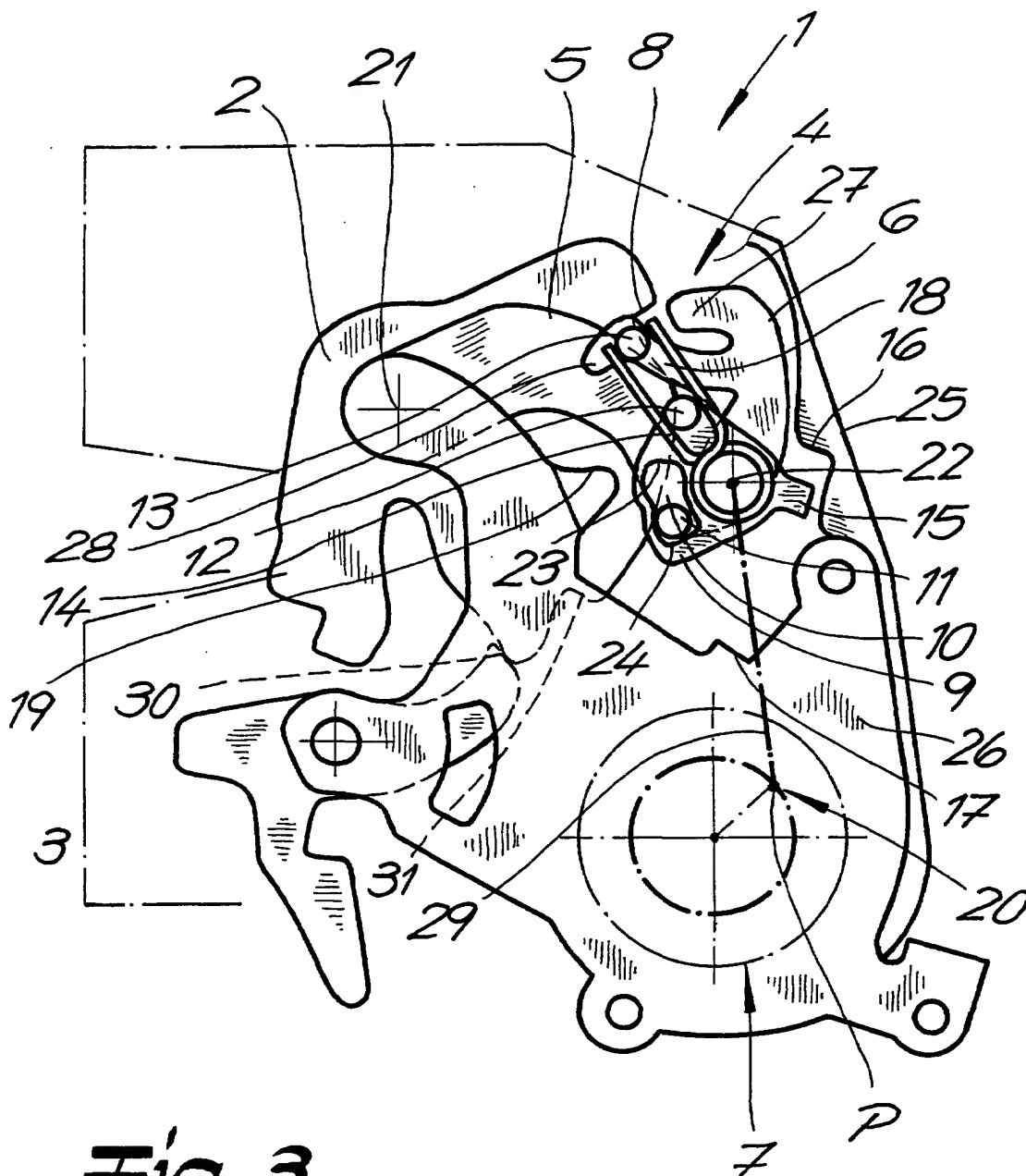


Fig. 3

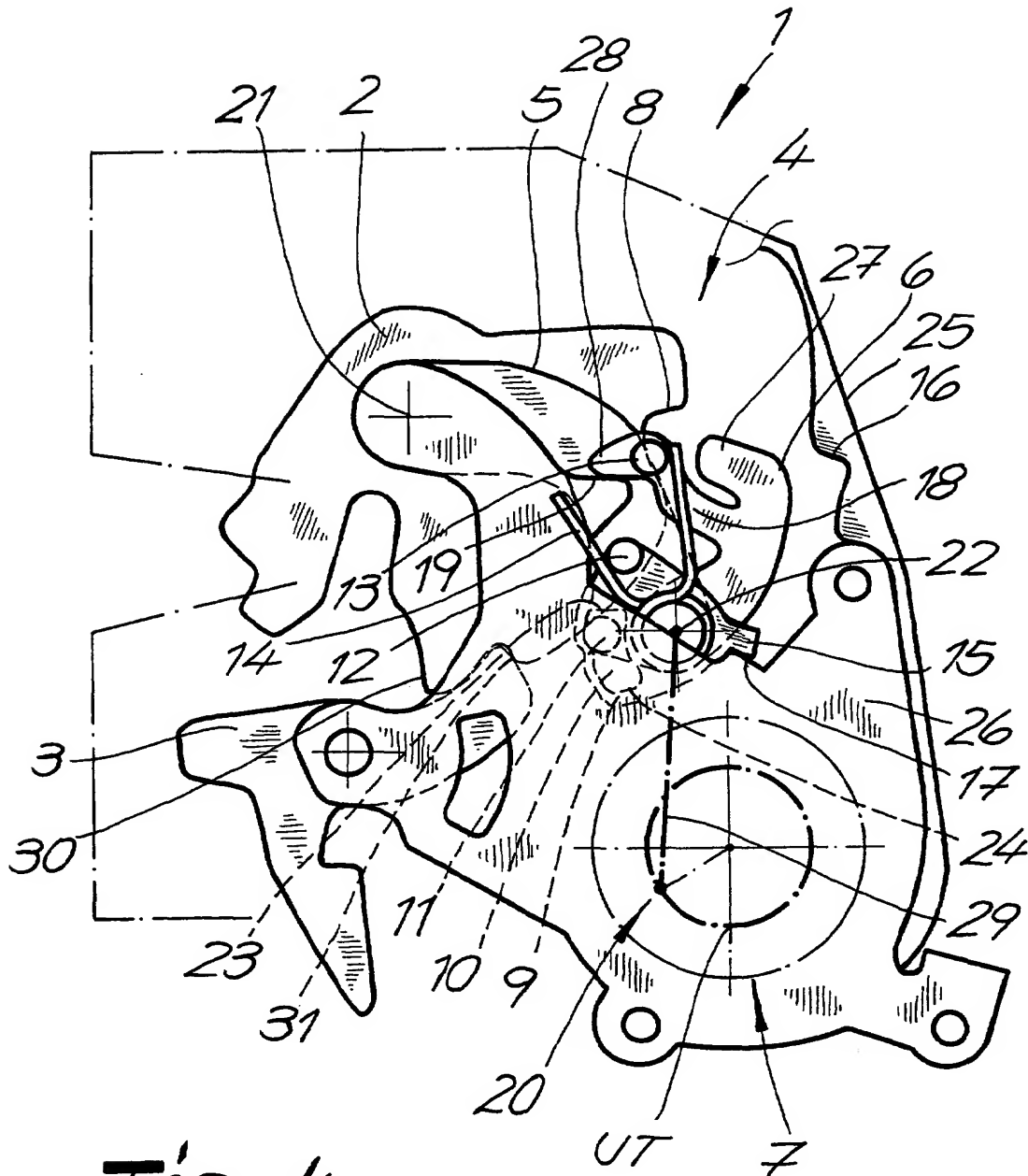


Fig. 4

Fig. 5

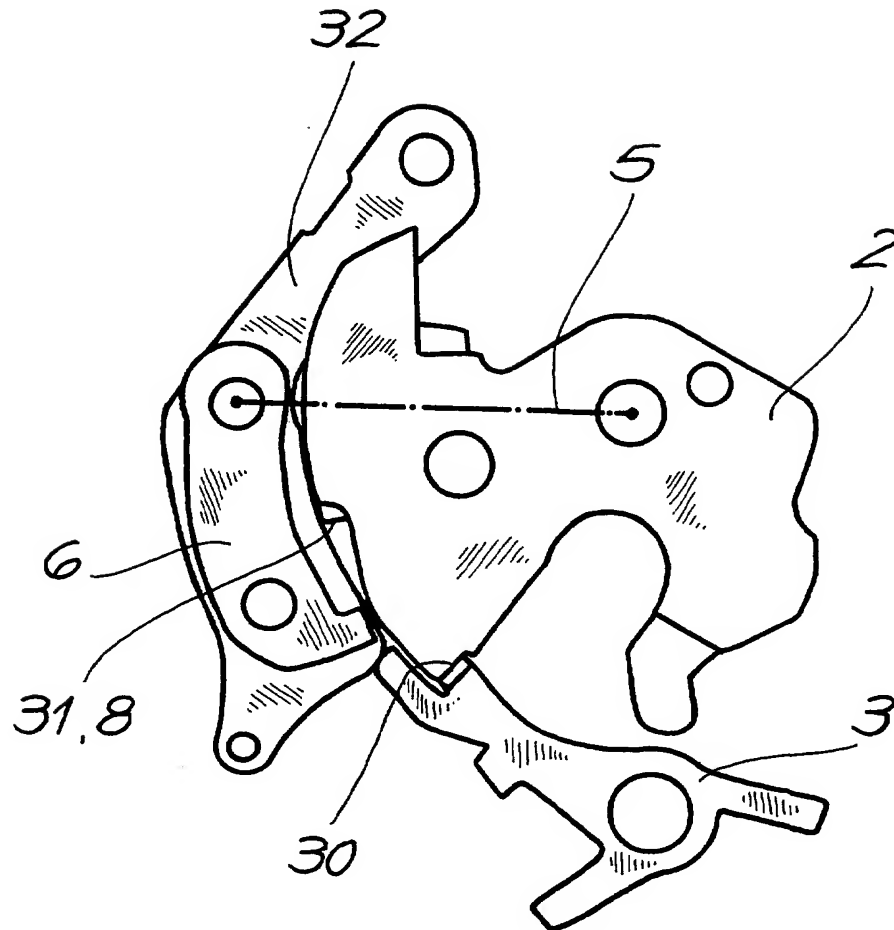


Fig. 6

